



# Le side-car

**U**N side, l'hiver, un side pour partir en vacances, c'est extra et c'est une expérience qu'il faut avoir tentée, vous verrez vous y prendrez goût. Mais avant tout il faut savoir qu'un side ne se monte pas n'importe comment, qu'il y a des règles bien précises à observer, que le pilotage d'un attelage demande une certaine période d'accoutumance et une grande prudence au début, et, enfin, qu'il est quelques formalités administratives à remplir pour éviter de coûteux ennuis.

## MONTAGE RÉGLAGES

**Q**UELLE est la géométrie d'un side-car ? Peut-on le construire ou tout au moins le monter soi-même et quelle moto peut-on atteler ? C'est ce que nous allons voir. Pour tous ces conseils nous avons pris l'exemple le plus courant d'un side monté à droite de la moto.

### DEPORT DE LA ROUE

**V**OUS n'êtes pas sans avoir remarqué que la roue d'un side-car se trouve en avant de la roue arrière de la moto (de plus en plus d'ailleurs sur les sides de compétition, mais cela, c'est une autre histoire). De ce déport dépend la maniabilité de l'attelage. Si la roue du side se trouve trop en avant, l'attelage aura du mal à tourner. Si elle est placée trop en arrière, l'attelage tournera très facilement à droite (nous prenons l'exemple d'un side monté à droite, ce qui est la solution logique sauf en Angleterre), mais dans les virages à gauche le side aura tendance à piquer du nez et la roue arrière de la moto à se soulever. Très, très dangereux ça, le tonneau en avant est généralement mal supporté par pilote et passager.

Certains proposent des déports très faibles, jusqu'à 12 cm, mais la bonne moyenne se situe entre 15 et 25 cm.

### LE PINCEMENT

**E**H bien oui, aussi bizarre que cela puisse paraître au premier abord, la roue d'un side ne doit pas être parallèle à la moto mais « loucher » vers l'intérieur. Oh, pas beaucoup, mais c'est important. Un attelage est, en effet, un engin complètement asymétrique avec une roue motrice d'un côté et un poids mort, le side, de l'autre. Résultat logique, le poids mort freine l'ensemble et la moto a tendance à tourner autour du side. Pour compenser on tourne légèrement la roue du side vers l'intérieur.

La manière de mesurer le pincement est fort simple, comme vous l'indique le croquis p. 94 X — X' = 2 à 5 cm. Attention, le pincement n'annule pas totalement la tendance à tirer à droite provoquée par le side. On choisit un pincement moyen de manière que, à vitesse constante, l'attelage aille normalement tout droit. Cela n'empêche pas que lors des accélérations et